



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 23]

नई दिल्ली, बुधवार, जनवरी 24, 2007/माघ 4, 1928

No. 23]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JANUARY 24, 2007/MAGHA 4, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 जनवरी, 2007

सं. टीएएमपी/43/2006-एबीजीकेसीटीएल.—महापत्तन अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा, संलग्न आदेशानुसार, कांडला पत्तन में एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के प्रचालन हेतु एक अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/43/2006-एबीजीकेसीटीएल

एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एबीजीकेसीटीएल)

आवेदक

पति

आदेश

(जनवरी 2007 के 8 वें दिन पारित)

एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एबीजीकेसीटीएल) ने बर्थ संख्या 11 और 12 के, एक कंटेनर टर्मिनल के आवश्यक विकास सहित उसके प्रचालन और प्रबंधन के लिए, प्राप्त सूचना के अनुसार, कांडला पत्तन

न्यास (केपीटी) के साथ दिनांक 23 जून 2006 को, बीओटी आधार पर 30 वर्ष की अवधि के लिए एक लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए हैं। एबीजीकेसीटीएल ने अपने दरमान (एसओआर) के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा दाखिल किये गये प्रशुल्क प्रस्ताव को एक “प्रशुल्क प्रकरण” के रूप में पंजीकृत किया गया है और परामर्श के लिए लिया गया है।

2. एबीजीकेसीटीएल का दिसंबर 2006 के पहले पखवाड़े में, अंतिम रूप से, अपना प्रचालन आरंभ करने का प्रस्ताव है। अतः उन्होंने प्रस्तावित दरों को अस्थायी रूप से अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है ताकि प्रशुल्क को प्रचालनों के आरंभ की तिथि से, इस प्राधिकरण द्वारा दरों को अंतिम रूप से अनुमोदित किए जाने तक, लागू किया जा सके।

3. एबीजीकेसीटीएल ने, तदर्थ दर के साथ ही साथ अंतिम दर भी निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए, अपने पडोसी प्राइवेट टर्मिनल - मुंद्रा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एमआईसीटी) द्वारा लगाये जा रहे प्रशुल्क को अपने प्रशुल्क के लिए मानक मान लिया है। उन्होंने यह स्पष्ट किया है कि कांडला पत्तन, कंटेनरों के विषय में, क्वेसाईड प्रहस्तन, परिवहन तथा यार्ड में प्रहस्तन हेतु कोई सुविधा प्रदान नहीं करता है। केपीटी, केवल पोत घाटशुल्क की वसूली करता है और अन्य सारी सुविधाएँ पोत/प्राइवेट प्रचालकों द्वारा प्रदान की जाती हैं। चूँकि एबीजीकेसीटीएल, कंटेनर प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र सेवाएँ प्रदान करने का प्रस्ताव करता है और सापेक्ष सुविधाओं के लिए केपीटी के दरमान में निर्धारित दरें नहीं हैं, इसलिए उन्होंने तदर्थ दर निर्धारण के प्रयोजन हेतु, पास के प्राइवेट कंटेनर टर्मिनल अर्थात् मुंद्रा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एमआईसीटी) द्वारा लगाये जा रहे कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को मानक रूप में ले लिया है। उसने बताया है कि एक 20 फुट कंटेनर के लिए स्टीवेडोरिंग कार्यकलाप प्रभारों को छोड़कर, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित दर रु.3500/- की तुलना में एमआईसीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रभार रु. 3975/- परिकलित होते हैं। यह अनुरोध किया गया है कि एमआईसीटी प्रशुल्क के आधार पर, उनके द्वारा प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर इस शर्त पर अनुमोदित किया जाए कि जब नियमित परामर्श प्रक्रिया के बाद यह प्राधिकरण दरों को अंतिम रूप से अनुमोदन प्रदान करेगा तब तदर्थ दरों में समायोजन किया जाएगा।

4. एबीजीकेसीटीएल ने अपने प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरणियाँ प्रस्तुत की हैं। उनके द्वारा, यातायात के अनुमान, निवेश स्तर इत्यादि, जो प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में मुख्य घटक हैं, उन्हें पुष्ट किया जाना है। एबीजीकेसीटीएल तथा कांडला पत्तन न्यास दोनों द्वारा, यातायात अनुमान और प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में, विशेष रूप से विविध बिन्दुओं पर, अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करना अपेक्षित है। सूचना प्रस्तुत करने में हुए अंतराल के मद्देनजर इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम सोच विचार हेतु, प्रस्ताव परिपक्व होने के लिए कुछ अधिक समय लगेगा। चूँकि एबीजीकेसीटीएल का, जनवरी 2007 से प्रचालन आरंभ करने का प्रस्ताव है, इसलिए सुविधाओं के प्रचालन के लिए एक प्रशुल्क व्यवस्था आवश्यक है।

5. वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.12 यह विनिर्दिष्ट करती है कि जब एक नयी सुविधा प्रारंभ की जाती है अथवा वर्तमान सुविधाओं का निजीकरण कर दिया जाता है, तब अनुमत किया जानेवाला आरंभिक प्रशुल्क, तुलनात्मक सापेक्ष सुविधाएँ हेतु उसी पत्तन में प्रचलित प्रशुल्क स्तर से, अधिक नहीं होगा। अगर, ऐसी तुलना प्राप्त नहीं होगी तो पास के तुलनात्मक पत्तन में प्रचलित प्रशुल्क पर प्रासंगिक स्तर के रूप में विचार किया जाएगा। संबद्ध मार्गदर्शन, आगे यह निर्धारित करता है कि अगर यह स्थापित हो जाय कि ऊँचे स्तर पर किये

गये निवेश के मद्देनजर पत्तन न्यास के वर्तमान प्रशुल्क को अपनाने से उसको कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा तो उसे व्यापारिक प्रचालन के आरंभ से एक अलग, लागत पर आधारित, प्रशुल्क को अपनाने के लिए अनुमति प्रदान की जाएगी। चूँकि एमआईसीटी का प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित नहीं किया गया है, इसलिए एबीजीकेसीटीएल की तदर्थ दरें निर्धारित करने के लिए उन दरों पर आधार के रूप में विचार करना उचित नहीं माना गया है।

6. यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल), इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड (आईजीटीपीएल) आदि जैसे कुछ अन्य प्राइवेट टर्मिनलों के प्रचालकों के हाल ही के मामलों में, उनके अपने-अपने महापत्तनों अर्थात् जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और कोल्वि पत्तन न्यास (सीओपीटी) में उस समय प्रचलित दरों को ही, एक अंतरिम उपाय के रूप में अपनाने के लिए अनुमत किया गया था।

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के मामले में, चूँकि विशाखापटणम पत्तन न्यास (वीपीटी) के तत्कालीन प्रचालन वीसीटीपीएल के प्रस्तावित प्रचालनों के समान नहीं थे, इसलिए उसके प्रशुल्क को पडोसी टर्मिनल के प्रशुल्क की कसौटी पर कसना उचित समझा गया और अंतरिम प्रशुल्क को सीसीटीएल पर उस समय प्रचलित प्रशुल्क से 10% कम अनुमोदित किया गया था।

एबीजीकेसीटीएल के मामले में पश्चिमी समुद्रतट पर, निकटतम पडोसी टर्मिनलों में, जो इस प्राधिकरण के विनियामक अधिकारक्षेत्र के अधीन हैं, वह है गेटवे टर्मिनल ऑफ इंडिया लिमिटेड जो हाल ही में विकसित तथा चालू किया गया है। तथापि यह पाया गया है कि एबीजीकेसीटीएल द्वारा समाविष्ट किये गये यातायात और निवेश स्तर जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रक्षेपण के करीब एक-तिहाई हैं। इसलिए प्रशुल्क को पूर्णतया जीटीआईपीएल के लिए अनुमोदित दरों की कसौटी पर कसना उचित नहीं होगा इसी प्रकार, मूल्यहासित निवेश तथा प्रहस्तन किये जानेवाले कंटेनरों के सिर्फ परिमाण की वजह से, जेएनपीटी के अन्य दो टर्मिनलों के साथ कोई तुलना भी पक्षपात करना होगा।

7.1 इस बीच में कुछ उपयोक्ता एसोसिएशनों ने एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित अंतरिम प्रशुल्क प्रतिमान के लिए आपत्ति उठाई है। उनकी मुख्य चिंता यह है कि प्रचालक, शुरुआत में न्यूनतम उपस्कर के साथ प्रचालन आरंभ करने का प्रस्ताव करता है, इसलिए, संस्थापित किये जानेवाले उपस्कर पर प्रशुल्क निर्धारण करना अपरिपक्व प्रयास होगा।

7.2 कांडला पत्तन न्यास से यह अनुरोध किया गया था कि एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रहस्तन किये जानेवाले कंटेनर टर्मिनल के तदर्थ प्रशुल्क निर्धारण के संबन्ध में एबीजीकेसीटीएल और संबद्ध उपयोक्ता एसोसिएशनों के साथ हुई बैठक के परिणाम की रिपोर्ट अपनी टिप्पणियाँ सहित प्रेषित करें।

7.3 कांडला पत्तन न्यास ने, संबद्ध पत्तन अपयोक्ताओं के साथ परामर्श करके, एबीजीकेसीटीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव का अध्ययन किया तथा अंतरिम प्रशुल्क हेतु एबीजीकेसीटीएल के प्रस्ताव पर संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ आयोजित बैठक की रिपोर्ट अपनी टिप्पणियाँ सहित प्रस्तुत की है जिसका संक्षिप्तरूप नीचे दिया गया है :

- (i). एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश चरणबद्धरूप में है। आरंभिक कमर्शियल आपरेशन डेटेड (सीओडी) सिर्फ दो (2) मोबाइल हार्बर क्रेन, छः (6) रीच स्टेक्कर्स और पर्याप्त संख्या में ट्राक्टर ट्रेलर्स के साथ शुरू होगी। लाईसेंस करार की शर्तों के अनुसार, दूसरा चरण अतिरिक्त उपस्करों का प्रयोग करते हुए छः महीने के बाद आरंभ होने की संभावना है। अतः यह सुझाव दिया जाता है कि एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित, चरणबद्ध निवेश पर विचार करते हुए अंतरिम दरों को चरणबद्ध रूप से निर्धारित किया जाए।
- (ii). गुजरात के कंटेनर यातायात के बाजार शेयर के 80% से 90% तक संभालनेवाले निकटतम निजी पत्तनों से मौजूद स्पर्धात्मक परिदृश्य की दृष्टि से, एबीजीकेसीटीएल की दरें, कांडला पत्तन की ओर अधिक से अधिक कंटेनरों को आकृष्ट करने के लिए काफी स्पर्धात्मक होनी चाहिए।
- (iii). तदनुसार, इसने प्राधिकरण से यह अनुरोध किया है कि एबीजीकेसीटीएल के अंतरिम प्रशुल्क को निर्धारित करते समय बाजार परिदृश्य, व्यापार प्रतिसूचना तथा चरणबद्ध निवेश पर भी विचार किया जाये।

8.1 केपीटी द्वारा रखे गए उसके पक्ष की दृष्टि से तथा एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित निवेश स्तर के बारे में उपयोक्ता एसोसिएशनों द्वारा व्यक्त की गयी चिंता को भी ध्यान में रखते हुए, एबीजीकेसीटीएल की लागत और निवेश की स्थिति का जनवरी 2007 से जून 2007 तक की छः माह की अवधि के लिए, जिसके लिए अन्तरिम प्रशुल्क तय किया गया है, विश्लेषण किया गया है।

8.2 वर्ष 2006-07 के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत किये गये यातायात अनुमानों पर विचार किया गया और मार्च 2007 तक तीन माह के लिए आनुपातिक आधार पर से समायोजित किये गये हैं। वर्ष 2004-05 में केपीटी द्वारा यातायात में अर्जित वृद्धि के समान, वर्ष 2007-08 के यातायात में पिछले वर्ष की तुलना में 5% अधिक अनुमानित किया जाता है। तदनुसार, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, विचार में लिया गया यातायात वर्ष 2006-07 से संबन्धित तीन महीनों के लिए 54250 टीईयू हैं तथा अप्रैल से जून 2007 के लिए 56963 हैं। यातायात अनुमान में इस संशोधन के मद्देनजर, आय के अनुमान तथा परिवर्तनीय प्रचालन लागत भी, तदनुसार, संशोधित किये गये हैं। जैसे कि अन्य निजी टर्मिनलों/महापत्तनों में विचार किया जाता है, लागत में वार्षिक बढ़ोतरी को, वर्ष 2005-06 के लिए रिपोर्ट किये गये 4.5% के थोकव्यापार मूल्य सूचकांक तक सीमित करवाया गया है।

8.3 एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत की गई निवेश योजना के आधार पर, जून 2007 तक तैनात की जानेवाली पूर्ण तथा चालू की गयी परिसंपत्तियों पर ही इस विश्लेषण में विचार किया गया है। इस अनुमान को प्रमाणित करने के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत न करने के कारण, मुंबई में विपणन कार्यालय की मद में प्रस्तावित 7 करोड़ रुपये के निवेश, निर्माण अवधि के दौरान की ब्याज, आदि पर विचार नहीं किया गया है। यदि, एबीजीकेसीटीएल इन अनुमानों को दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ प्रमाणित करता है तो, अंतिम प्रशुल्क के अनुमोदन के समय इस निर्णय की समीक्षा की जायेगी।

छः माह की अवधि के लिए हमारे विश्लेषण में जिस संशोधित नियोजित पूंजी पर विचार किया गया है वह वर्ष 2006-07 के लिए 8052.19 लाख रुपये हैं और वर्ष 2007-08 में जून 2007 तक के लिए 8378.39 लाख रुपये हैं। हमारे विश्लेषण में पूंजी निवेश में संशोधन के मद्देनजर, मूल्यहास के अनुमान, बीमा, मरम्मतें, अनुरक्षण लागत तथा निवेश की गई पूंजी पर मुनाफा भी उस हद तक परिवर्तित हो गये हैं। इस विश्लेषण के आधार पर यह देखा गया है कि एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर को, कम से कम 35%, कम करना चाहिए।

9.1. ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, और इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि यातायात और निवेश जो प्रशुल्क निर्धारण में मुख्य घटक हैं उनकी एबीजीकेसीटीएल द्वारा पुष्टि की जानी चाहिए तथा यह भी ध्यान में रखकर कि जनवरी 2007 से प्रचालन आरंभ करने के लिए उन्हें एक प्रशुल्क व्यवस्था की आवश्यकता है, यह प्राधिकरण,

एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित किये गये प्रशुल्क स्तर से 35% कम स्तर पर, छः माह की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था का अनुमोदन करता है।

9.2 एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित दरों में पोतों को बाँधने/खोलने और भंडारण-आयोजना समेत पोत पर स्टीवेडोरिंग भी शामिल नहीं किया गया है। लाइसेंस अनुबंध विशिष्ट रूप से लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा करता है कि वह कन्टेनर टर्मिनल के संबंध में व्यापक सेवाएँ प्रदान करें, उत्पादक कार्य करें और सेवाएँ हाथ में ले। केपीटी ने भी इस बात की भी पुष्टि की है कि स्टीवेडोरिंग सेवाएँ प्रदान करना एबीजीकेसीटीएल की ही अंतिम जिम्मेदारी है और वह स्टीवेडोरिंग लाइसेंस एबीजीकेसीटीएल को सौंपने के लिए सहमत हो गया है। एबीजीकेसीटीएल भी इस विषय की जाँच करने और इस सेवा को प्रदान करने हेतु एक उपयुक्त प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तुत करने के लिए राजी हो गया है। तथापि, केपीटी द्वारा रखे गये अपनेपक्ष और लाइसेंस-अनुबंध के प्रावधानों के मद्देनजर यह बात स्पष्ट रूप से प्रकट होती है कि एबीजीकेसीटीएल को पोत पर स्टीवेडोरिंग सेवाएँ समेत, व्यापक रूप से सेवा प्रदान करना चाहिए। अतः इस प्राधिकरण द्वारा, एक अंतरिम अवधि के लिए अनुमोदित की गयी तदर्थ दरों में पोत पर स्टीवेडोरिंग सेवाएँ भी सम्मिलित हैं।

9.3 इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम दरें अनुलग्नक के रूप में संलग्न हैं। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रक्षेपित तुरंत आवश्यकता को ध्यान में रखकर, उनके द्वारा प्रस्तावित सशर्तताएं अन्तिम आदेश जारी किए जाने तक अंतरिम दरमान में सम्मिलित की जाएंगी। यदि इनमें से कोई सशर्तता इस प्राधिकरण द्वारा अनुपालित सामान्य सिद्धान्तों के या संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के विपरीत पाई गई तो इस प्राधिकरण को यह अधिकार है कि ऐसी सशर्तता में पिछले प्रभाव से संशोधन कर दे। इसी प्रकार से, अब अनुमोदित की गई अन्तरिम व्यवस्था को एबीजीकेसीटीएल द्वारा सूचित लागत स्थिति की (प्राधिकरण द्वारा) आकस्मिक स्वीकृति न समझ लिया जाए।

9.4 जैसाकि आदेश में स्पष्ट किया गया है, एबीजीकेसीटीएल के अंतरिम प्रशुल्क को, प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की गयी सूचना पर भरोसा करके तथा विविध अनुमानों के आधार पर, निर्धारित किया गया है। अगर यह पता चलता है कि वस्तु स्थिति, विचारित अनुमानों से पर्याप्त विभिन्न है अथवा इसमें स्वीकृत किए गए अनुमानों से भिन्नता है, तो ऐसे गलत अनुमानों/कल्पनाओं के कारण एबीजीकेसीटीएल के पक्ष में प्रोद्भूत अनुचित लाभ को, अंतिम प्रशुल्क निर्धारित करते समय पूर्ण रूप से समायोजित किया जायेगा।

10. साधारणतया, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें लीड-टाइम अनुमत करने के पश्चात् कार्यान्वित की जाती हैं। चूँकि एबीजीकेसीटीएल जनवरी 2007 से प्रचालन प्रारंभ करेगा, अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था तुरंत लागू हो जाएगी और उस दिन से छः माह की अवधि के लिए अथवा एबीजीकेसीटीएल द्वारा दाखिल किये गये प्रशुल्क प्रस्ताव को निपटाते हुए आदेश (अधिसूचित होनेवाला) के कार्यान्वयन की प्रभावी तिथि तक - इनमें से जो भी पहले हो तब तक वैध रहेगी। स्पष्टीकरण के रूप में यहां यह जोड़ना प्रासंगिक होगा कि अन्तिम आदेश अगले प्रभाव से लागू होगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2006/असा.]

अनुलग्नकएबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेडदरमान (अंतरिम)परिभाषाएँ एवं शर्तें

इस दरमान में एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड द्वारा प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को समय-समय पर देय प्रभारों का उल्लेख किया गया है।

1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). “कंटेनर” का अभिप्राय: मानक आईएसओ कंटेनर से है, जो कार्गो के परिवहन और कतारबद्ध रूप से भंडारण करने के उपयुक्त हो तथा एकक के रूप में पहस्तन किये जाने और एक कंटेनर स्प्रेडर के साथ एक क्रेन द्वारा उठाये जाने के लिए उपयुक्त होना चाहिए।
- (ii). “प्रतिदिन” का अभिप्राय: प्रति कैलेंडर दिन या उसके भाग से है।
- (iii). “प्रतिशिफ्ट” का अभिप्राय: 8 (आठ) घंटों की प्रति अवधि।
- (iv). “पत्तन” का अभिप्राय: कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से है, जबकि “टर्मिनल” का अभिप्राय: एबीजी कांडला कंटेनर लिमिटेड द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल से है।
- (v). “एबीजीकेसीटीएल” का अभिप्राय: एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड नामक भारत में निगमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है।
- (vi). “रीफर” का अभिप्राय: माल की दुलाई के प्रयोजनार्थ किसी ऐसे कंटेनर से है, जिसमें प्रशीतन व्यवस्था हो।
- (vii). “पोतांतरण कंटेनर” का अभिप्राय: उस कंटेनर से है जिसे एक पोत से उतारा गया हो और पोतान्तरण सूची पत्र में घोषित एक अन्य पोत पर चढाए जाने के लिए एबीजीकेसीटीएल की अभिरक्षा में रखा गया हो और जहां रखे प्रत्येक कंटेनर पर उसे अभिरक्षा में रखे जाने से पहले या उसी समय उसके अन्तिम गन्तव्य पत्तन (का नाम) लिखा हो।
- (viii). “तटीय पोत” का अभिप्राय: उस पोत से है, जो कि केवल भारत में स्थित किसी पत्तन या स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और या जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ix). “विदेशगामी पोत” का अभिप्राय: तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से है।

- (x). “खतरनाक कंटेनर” का अभिप्राय: आईएमओ के अंतर्गत वर्गीकृत खतरनाक वस्तुओं वाले कंटेनर से है।
- (xi). “अति-विशाल कंटेनर” का अभिप्राय: ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से बड़े आकार के कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिज, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। क्षतिग्रस्त कंटेनरों और लिफ्टिंग के लिए विशेष उपकरण की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी अति-विशाल कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
- (xii). “एफसीएल” का अभिप्राय: पूरे कंटेनर भार वाले कंटेनरों से है।
- (xiii). “आईसीडी” का अभिप्राय: अंतर्देशीय कंटेनर डिपो से है।
- (xiv). “एलसीएल” का अभिप्राय: पूरे कंटेनर भार से कम भार वाले कंटेनरों (एक से अधिक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाले कंटेनर) से है।
- (xv). “शट-आऊट कंटेनर” का अभिप्राय: ऐसे कंटेनर है, जिसने वीआईएन के उल्लेख के अनुसार किसी पोत पर निर्यात हेतु टर्मिनल में प्रवेश तो कर लिया है, लेकिन किसी कारणवश पोत से संबद्ध नहीं किया गया है।
- (xvi). “टन” का अभिप्राय: 1000 कि.ग्रा. के एक मेट्रिक टन अथवा एक घनमीटर से है।
- (xvii). “वीआईएन” का अभिप्राय: पोत पहचान सूचना संख्या से है।
- (xviii). “आईसीडी कंटेनर” का अभिप्राय: किसी पोत से उतारकर किसी रेलगाड़ी में लदान के प्रयोजनार्थ टर्मिनल के भीतर एबीजीकेसीटीएल की अभिरक्षा में रखे जाने वाले कंटेनरों से है।

इसके अलावा, “आईसीडी कंटेनर” का अभिप्राय: किसी रेलगाड़ी से उतारकर किसी पोत पर लदान के प्रयोजनार्थ टर्मिनल के भीतर एबीजीकेसीटीएल की अभिरक्षा में रखे जाने वाले कंटेनरों से भी है।

2. सामान्य

- (i). एक पोत को “विदेशगामी” अथवा “तटीय” के रूप में निर्णय करने के लिए संबद्ध कारक उस पोत की स्थिति के बारे में नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी प्रमाणीकरण है। तटीय यात्रा करने के लिए अनुज्ञेय विदेशगामी पोत और उनके द्वारा लादकर ले जानेवाले कार्गो/कंटेनर भी ऐसे अनुज्ञेय यात्रा के विषय में उपलब्ध छूट पाने के लिए योग्य होंगे।
- (ii). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।

- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरों की वसूली पोत द्वारा तटीय कार्गो का लदान आरंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा की जाएगी।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा उतराई प्रचालन पूरा करने तक के लिए ही वसूली की जाएंगी, उसके पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी पोत की दरें वसूल की जाएंगी।
- (ङ). महानिदेशक नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता हेतु किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iii). परिकल्पित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 13% प्रतिवर्ष होगी। दंडात्मक ब्याज एबीजीकेसीटीएल और प्रयोक्ता, दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
- (ग). एबीजीकेसीटीएल द्वारा धन वापसी की अदायगियों में विलंब, सेवाएं पूरी होने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज उसके द्वारा प्रस्तुत कर दिए जाने की तारीख के 20 दिन बाद, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (घ). प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलम्ब की गणना एबीजीकेसीटीएल द्वारा बिल तैयार करने की तारीख के 10 दिन बाद से की जाएगी। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अनुसार, सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले भुगतान करना होता है और/अथवा जहाँ प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप से करने को, दरमान की एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (iv). (क). इस दरमान के अंतर्गत किसी भी प्रभार के विलम्ब से भुगतान पर प्रयोक्ता (उपयोग कर्ता) दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार एबीजीकेसीटीएल विलंब से वापसी अदायगी करने पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (v). खतरनाक कार्गो कंटेनरों/अतिविशाल कंटेनरों के मामले में कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए निर्धारित लागू प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा।

- (vi). प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए लंबाई में 20' तक और उससे कम लम्बाई वाले कंटेनरों को एक टीईयू के रूप में समझा जाएगा।
- (vii). अमरीकी डालरों में अंकित किये हुए कंटेनर-संबन्धित प्रभारों को उसके समतुल्य भारतीय रूपयों में वसूल किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए, डालर में अंकित प्रभारों का भारतीय रूपयों में पुनः परिवर्तन करते समय टर्मिनल में पोतों (आयात कंटेनरों के विषय में) के प्रवेश की तिथि को तथा टर्मिनल परिसर में कंटेनरों (निर्यात कंटेनरों के विषय में) के आगमन की तिथि को, बाजार में प्रचलित खरीद दरों का प्रयोग करना चाहिए।
- (viii). यदि पोत पत्तन में 30 दिन से अधिक की अवधि तक ठहरते हैं तो पोतों के पत्तन में आगमन की तिथि से 30 दिन की अवधि के भीतर मुद्रा विनिमय दर की एक बार नियमित समीक्षा की जागी। ऐसे मामलों में, बिल बनाने का आधार, समीक्षा के समय प्रचलित, समुचित विनिमय दर के संदर्भ से प्रत्याशित रूप से बदल जाएगा।
- (ix). (क) एक समुचित सीमा से अधिक विलम्ब के लिए, जिसके लिए पत्तन को जिम्मेदार ठहराया जा सके, प्रयोक्ता से भुगतान की अपेक्षा नहीं की जाएगी।
- (ख). अगर कोई पोत, किसी ऐसे कारण से जिसके लिए एबीजीकेसीटीएल को जिम्मेदार ठहराया जा सके, एबीजीकेसीटीएल की तटवर्ती सुविधाओं के खराब होने पर अथवा प्राप्त न होने पर निष्क्रिय रहता है तो, जितने समय पोत बेकार खड़ा रहा उतने समय के लिए प्रोद्भूत, केपीटी को देय बर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट दी जाएगी।

3. अनुप्रयोग

- (i). निम्नलिखित के मामले में आयात और निर्यात दरें लागू होंगी:
- (क). जब कोई भरा हुआ या खाली कंटेनर किसी पोत में उतारा जाता है और अंततः कंटेनर टर्मिनल से बाहर भेजा जाता है; अथवा
- (ख). जब कोई भरा हुआ या खाली कंटेनर यार्ड में प्राप्त होता है और अंततः पोत में लाद दिया जाता है।
- (ii). जब कोई भरा हुआ या खाली कंटेनर पहले वाहक पोत से एबीजीकेसीटीएल परिसर पर उतारा जाता है और वह उस समय तक एबीजीकेसीटीएल की अभिरक्षा में रहता है जब तक कि इसे किसी नामित द्वितीय वाहक द्वारा अपनी मूल स्थिति में पोतान्तरित नहीं कर दिया जाता तबतक उस भरे हुए या खाली कंटेनर पर पोतान्तरण कंटेनर दर लगेंगी।

२३३ GI/८७-३

खण्ड-I

1. कंटेनर प्रचालन

1.1. क. आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र दर:

(रूपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क)	भरे हुए आयात/निर्यात	2275.00	1365.00	3412.50	2047.50	4550.00	2730.00
(ख)	खाली आयात/निर्यात	1820.00	1092.00	2730.00	1638.00	3640.00	2184.00
(ग)	कंटेनर यार्ड से रेल प्लैट तक अथवा व्युत्क्रम में ढुलाई और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ						
	- भरे हुए	650.00	650.00	975.00	975.00	1300.00	1300.00
	- खाली	650.00	650.00	975.00	975.00	1300.00	1300.00

टिप्पणियां:

- (1). ऊपर मद सं (क) और (ख) के मामले में सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन, क्वेसाइड से/ को परिवहन, भण्डारण के लिए कंटेनर यार्ड पर लिफ्ट आन् अथवा व्युत्क्रम सेवा और ग्राहक के वाहन से या को, कंटेनर का लदान और उतराई, तथा नौभरण योजना के पक्ष में स्टीवेडोरिंग प्रभार, बाँधना/विमुक्त करना और पोत-पर पर्यवेक्षण शामिल हैं।
- (2). ऊपर मद सं (ग) के मामले में सेवाओं में कंटेनर यार्ड से रेल साइडिंग तक ढुलाई और रेल प्लैट पर कंटेनर का लदान अथवा व्युत्क्रम सेवा शामिल है।
- (3). लदान किए जाने वाले निर्यात कंटेनर एबीजीकेसीटीएल में पोत की बर्थिंग से 6 घंटे पहले सुपुर्द किए जाएंगे।

1.1.ख. छूट:

एबीजीकेसीटीएल के उपकरण जब किसी कारणवश, उपलब्ध न हो, तब एबीजीकेसीटीएल की पूर्व लिखित अनुमति से अपने स्वयं की व्यवस्था द्वारा विभिन्न प्रचालन करने वाले प्रयोक्ताओं को निम्नलिखित छूट उपलब्ध होंगी:-

(रूप्यों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क)	यदि कंटेनर के जहाज से तट तक अथवा व्युत्क्रम में लदान/उतराई के लिए जहाज के गियरों का प्रयोग किया जाता है	390.00	234.00	585.00	351.00	780.00	468.00
(ख)	यदि क्वे से कंटेनर यार्ड तक अथवा कंटेनर यार्ड से क्वे तक कंटेनरों की ढुलाई के लिए टर्मिनल प्रयोक्ता अपने ट्रैक्टर ट्रैलर तैनात करता है	195.00	117.00	292.50	175.50	390.00	234.00
(ग)	यदि कंटेनर यार्ड से ट्रक तक और व्युत्क्रम में कंटेनर उठाने के लिए टर्मिनल प्रयोक्ता अपने स्वयं के उपस्कर तैनात करता है	162.50	162.50	243.75	243.75	325.00	325.00

टिप्पणियां:

1. निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों को शहर वापस ले जाने पर कोई छूट अनुमत्य नहीं होगी।

1.2. पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:

(रूप्यों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क)	भरे हुए	3412.50	2047.50	4550.00	2730.00	6051.50	3630.90
(ख)	खाली	2730.00	1638.00	3640.00	2184.00	4836.00	2901.60

टिप्पणियां:

- (1). उपरोक्त प्रभार पोतांतरण के पूर्ण चक्र पर लागू होते हैं। सेवाओं में, क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतारना एवं लादना), कंटेनर यार्ड और क्वे साइड के बीच ढुलाई, कंटेनर यार्ड पर लिफ्ट ऑन और लिफ्ट ऑफ तथा स्टीवडोरिंग प्रभार शामिल है।
- (2). किसी विदेशी पत्तन से जब कोई कंटेनर बाद में भारतीय पत्तन 'ख' पर पोतांतरण हेतु भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, तब इसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने की अनुमति-प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक ढोए जाने वाले कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।

- (3). सड़क अथवा रेल द्वारा एबीजीकेसीटीएल से बाहर सुपुर्द किए गए किसी भी पोतांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर प्रभारित की जाएगी।
- (4). अनुसूची 1.8 के अनुसार शट-आउट प्रभार लागू होगा:
- (i) यदि मूलतः नामित जहाज के बर्थिंग किए जाने के बाद जहाज बदल दिया जाता है; अथवा
- (ii) यदि पूर्ववर्ती जहाज बर्थ में खड़ा हो जाने के बाद परवर्ती जहाज से पूर्ववर्ती जहाज के लिए नामांकन बदल दिया जाता है।
- (5). जिस पोत पर पोतांतरण कंटेनर लदान किया जाना है, उसकी घोषणा उस पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय पर की जाएगी, जिस पर उक्त पोतांतरण कंटेनर आयात किया जाता है अन्यथा प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ पोतांतरण कंटेनर को सामान्य कंटेनर माना जाएगा।

1.3. लिफ्ट ऑन अथवा लिफ्ट ऑफ:

(रूपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क)	भरे हुए	276.25	276.25	414.40	414.40	552.50	552.50
(ख)	खाली	276.25	276.25	414.40	414.40	552.50	552.50

1.4. एक प्रचालन के लिए फलका आवरण प्रहस्तन (खोलने और बंद करने के दोनों कार्य):

(रूपए)

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी	तटीय
(क)	फलका आवरण को क्वे पर उतारे बिना	780.00	468.00
(ख)	फलका आवरण को क्वे पर उतार कर	1560.00	936.00

टिप्पणी: केवल एक कार्यकलाप अर्थात् खोलने अथवा बंद करने का प्रचालन करने पर आधी दर लागू होगी।

1.5 पोत के भीतर ही कंटेनरों को स्थलान्तरित (पुनःव्यवस्थित करना):

(रूपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क)	भरे हुए या खाली कंटेनरों को उतार कर और पुनःलदान द्वारा पुनःव्यवस्थित करना	682.50	409.50	1023.75	614.25	1365.00	819.00
(ख)	भरे हुए या खाली कंटेनरों को उतराई और पुनःलदान के बिना पुनःव्यवस्थित करना	2730.00	1638.00	4095.00	2457.00	5460.00	3276.00

1.6 आंतरिक ढुलाई

(रूपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क)	भरे हुए या खाली	975.00	975.00	1462.50	1462.50	1950.00	1950.00

टिप्पणी:

- (1). आंतरिक ढुलाई प्रभार तब लागू होंगे, जब किसी कंटेनर को ग्राहक के अनुरोध पर एबीजीकेसीटीएल के भीतर ट्रेलर द्वारा हटाया जाना आवश्यक होगा।

1.7 रीफर से संबंधित प्रभार

(रूपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क)	यात्रा पूर्व निरीक्षण (बिजली प्रभारों को छोड़कर)	227.50	227.50	227.50	227.50	455.00	455.00
(ख)	रीफर चालन परीक्षण (बिजली प्रभारों को छोड़कर)	130.00	130.00	130.00	130.00	260.00	260.00
(ग)	प्रत्येक चार घंटे या उसके भाग के लिए जोड़ने और हटाने, रीफर यार्ड में प्रबोधन सहित बिजली की आपूर्ति हेतु प्रभार	117.00	117.00	175.50	175.50	234.00	234.00

233CI/07-4

टिप्पणियां:

- (1). सेवाओं में केवल प्लग जोड़ना/हटाना और तापमान का प्रबोधन शामिल हैं। रीफर के खराब कार्यचालन के लिए कोई रख-रखाव नहीं किया जाएगा।
- (2). रीफर कंटेनरों का यात्रा पूर्व निरीक्षण (पीटीआई) और चालन परीक्षण वैकल्पिक सेवाएं हैं तथा ये सेवाएं अनुरोध पर ही प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/चालन परीक्षण के दौरान रीफर के प्रबोधन और विद्युत आपूर्ति के लिए प्रभार शामिल नहीं हैं। पीटीआई/चालन परीक्षण में रीफर मशीनरी की कार्यचालन स्थिति की जांच करना और स्थिति के बारे में ग्राहक को सूचित करना शामिल है।
- (3). ये प्रभार रीफर कंटेनरों के पुनर्व्यवस्थापन के लिए भी लागू होंगे।

1.8. शट-आउट कंटेनर के लिए प्रभार

जहाँ कोई निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट-आउट किया जाता है तब निम्नलिखित दरें लागू होंगी:

(रूपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(क)	भरे हुए	1170.00	1755.00	2340.00
(ख)	खाली	1170.00	1755.00	2340.00

टिप्पणियां:

- (i). शट-आउट प्रभार तब लागू होते हैं, जब कोई कंटेनर किसी एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिया जाता है और बाद में किसी अन्य पोत पर लदान किया जाता है।
- (ii). भंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

1.9. अतिरिक्त प्रभार

(रूपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
1.	प्रत्यक्ष लदान-भरा हुआ और खाली	390.00	585.00	780.00
2.	लिफ्ट ऑन, ढुलाई, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थलान्तरण	1625.00	2437.50	3250.00
3.	कंटेनर धुलाई-सफाई प्रभार (उच्च दाब जलधारा द्वारा धुलाई)	325.00	487.50	650.00
4.	दस्तावेज का निरस्तीकरण - प्रति ईआईआर	65.00		
5.	एक दरवाजा खुला रखने का प्रभार (प्रति कंटेनर)	390.00		
6.	सील लगाना/हटाना (प्रति सील)	117.00		
7.	“खतरनाक” की सूचना वाला स्टिकर लगाना/हटाना (प्रति कंटेनर)	65.00		
8.	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	260.00		
9.	रीफर कंटेनर का प्लग लगाना/निकालना (प्रति कंटेनर)	52.00		
10.	खतरनाक कंटेनर संबंधी घोषणा न करना/गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर)	1950.00		
11.	प्रति दस्तावेज या उसके भाग के दस्तावेज जारी करना (अधिकतम 5 पृष्ठ)	325.00		
12.	वीआईए निरस्तीकरण	52.00		
13.	कंटेनर सहित/बिना कंटेनर के ट्रेलर का वजन तौलना (प्रति तौलन)	52.00		
14.	पीओडी, आकार, स्थिति अथवा वजन परिवर्तन	520.00		
15.	निर्धारित समय-सीमा के बाद संबंधित दस्तावेजों की प्रस्तुति में विलंब (प्रभार प्रति दस्तावेज)	32.50		

टिप्पणियां :

- (1). **प्रत्यक्ष लदान प्रभार** तब लागू होता है, जब ग्राहक के अनुरोध पर एबीजीकेसीटीएल, निर्धारित अंतिम समय के बाद टर्मिनल में सुपुर्द किया गया कोई निर्यात कंटेनर स्वीकार कर लेता है अथवा बंद करने के समय से पहले कंटेनर यार्ड में पहले से ऐसे पहुँच गए निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार कर लेता है, जो बंद करने के समय से पहले प्रस्तुत निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं किए जा सके हैं। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में लागू सभी प्रभारों के अतिरिक्त है।
- (2). **कंटेनर स्थलान्तरण (शिपिंग) प्रभार** तब लागू होगा, जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की जाने वाली कोई अन्य सेवा प्राप्त करने के लिए स्थलान्तरण समेत किसी अन्य प्रयोजन से ग्राहक के अनुरोध पर कंटेनर के वास्तविक स्थलान्तरण या किसी अन्य स्थलान्तरण को शामिल करते हुए पोत लदान की स्थिति में अथवा कंटेनर की स्थिति में कोई परिवर्तन होता है। स्थलान्तरण प्रभार एक समेकित प्रभार है, जो लिफ्ट ऑन, दुलाई और लिफ्ट ऑफ के लिए वसूल किया जाता है।
- (3). **कंटेनर सफाई प्रभार** ये सेवाएं ऐच्छिक हैं और संबंधित प्रभार तब लागू होता है, जब कंटेनरों की सफाई पानी से की जाती है।
- (4). **ईआईआर के लिए निरस्तीकरण प्रभार** तब लागू होता है, जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर निरस्त कर दिया जाता है।
- (5). **“एक दरवाजा खुला रखने के लिए प्रभार”** उस कंटेनर के प्रहस्तन के लिए लागू होता है, जिसमें केवल एक दरवाजा खुला रखने की अपेक्षा की जाती है। (उदाहरण: प्याज के लिए) और जब दरवाजा खोलने और सुरक्षा का कार्य टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
- (6). **सील लगाना/हटाना**
उचित बॉटल सील के बिना रेल/सड़क/समुद्री मार्ग से टर्मिनल में आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर उसके प्रवेश की अनुमति से पहले, बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल कर्मचारियों को यह कार्य शिपिंग लाइंस की पूर्वानुमति प्राप्त किए बिना करने की छूट होगी। जिन कंटेनरों पर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, उनकी एक सूची शिपिंग लाइंस को भेजी जाएगी।
- (7). **“खतरनाक” की सूचना वाला स्टिकर लगाना/हटाना**
केवल खतरनाक कार्गो की दुलाई करने वाले कंटेनर पर ही आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले (चार स्टिकर) लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-खतरनाक कार्गो दोनें वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों ही मामलों में, ग्राहक ने टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यकलाप के लिए एबीजीकेसीटीएल को लिखित रूप में सूचित करना है।
- (8). **सीमाशुल्क निरीक्षण**
ग्राहक द्वारा लिखित अनुरोध किए जाने पर कंटेनर का केवल किसी नामित स्थल पर ही निरीक्षण अनुमत्य होगा। कंटेनर के दरवाजे केवल सीमाशुल्क विभाग की देख-रेख में ही खोले जा सकते हैं।

(9). **कंटेनरों को जोड़ना/हटाना**

पोत के नौतल पर/गाड़ी/ट्रक से रीफर कंटेनरों को जोड़ने/हटाने का कार्य ग्राहक के अनुरोध पर ही किया जाएगा।

(10). **खतरनाक कंटेनर के संबंध में घोषणा न करना/गलत घोषणा करना**

ग्राहक को आईएमसीओ नियमावली के अनुसार कार्गो के खतरनाक स्वरूप के बारे में घोषित करना होता है और एबीजीकेसीटीएल को संबंधित खतरनाक कार्गो के ब्यौरे प्रस्तुत करने होते हैं। यह प्रभार खतरनाक स्वरूप के संबंध में घोषणा न करने/गलत घोषणा करने और आईएमसीओ श्रेणी, युएन संख्या, ईपीएस, एमएफएजी, सही तकनीकी नाम और आपातकालीन स्थिति में व्यक्ति से संपर्क का विवरण सहित खतरनाक स्वरूप के पूर्ण विवरण प्रस्तुत न करने के लिए हैं।

तथापि, घोषणा न करने अथवा गलत घोषणा करने के कारण उत्पन्न परिस्थितियों के लिए लागू देयताएं और लागतें ग्राहक से वसूल की जाएंगी।

(11). **दस्तावेज जारी करना**

यह प्रभार शिपिंग लाइंस को सामान्य नेमी टर्मिनल रिपोर्ट/पोत रिपोर्ट/यार्ड रिपोर्ट (रीफर रिपोर्ट इत्यादि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी अतिरिक्त दस्तावेजों से संबंधित हैं।

(12). **वीआईए का निरस्तीकरण**

वीआईए का निरस्तीकरण तब लागू होता है, जब एबीजीकेसीटीएल द्वारा आबंटित वीआईएएन किन्हीं कारणों से पोत प्रचालक के अनुरोध पर बाद में निरस्त कर दिया जाता है।

(13). **कंटेनर/कार्गो सहित अथवा उसके बिना ट्रेलर का भार मापना**

ट्रेलर/ट्रक का भार मापन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और प्रयोक्ता के अनुरोध पर यह सेवा प्रदान की जाएगी। इस प्रभार में भार के उल्लेख सहित अपेक्षित प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।

(14). **कंटेनर स्थिति का परिवर्तन** हर बार तब लागू होता है जब उस आयात या निर्यात कंटेनर का ब्यौरा, जिसके पीओडी, आकार, स्थिति या वजन (2 टन कम या अधिक की भिन्नता सहित) एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रक्रिया करने के बाद बदल दिए जाते हैं।

पोत-लदान स्थिति का परिवर्तन तब लागू होता है जब

- (i). एबीजीकेसीटीएल परिसर में एक पोतान्तरण कंटेनर को एक आयात कंटेनर के रूप में परिवर्तित किया जाता है।
- (ii). एबीजीकेसीटीएल परिसर में एक आयात कंटेनर को पुनःनिर्यात किया जाता है।
- (iii). एक निर्यात कंटेनर की एबीजीकेसीटीएल परिसर के बाहर से सुपुर्दगी की जाती है।
- (iv). उतराई के बाद एक स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर को एक आईसीडी कंटेनर के रूप में परिवर्तित किया जाता है अथवा व्युत्क्रम से।

- (v). एक पोतांतरण कंटेनर जिसका बहिर्गामी वीआईएन अंदर आने वाले पोत की बर्थिंग से पहले नहीं घोषित किया जाता है।
- (vi) रेल द्वारा पहुँचनेवाला एक निर्यात कंटेनर जिसका बहिर्गामी वीआईएन, टर्मिनल में रेल स्थल पर रेलगाड़ी के आगमन के कम से कम 6 घंटे पहले, नहीं घोषित किया जाता है।
- (15). संबंधित दस्तावेजों की प्रस्तुति में विलम्ब
संबंधित दस्तावेजों में आयात और निर्यात अग्रिम सूची, खतरनाक कार्गो संबंधी घोषणापत्र, पुनः व्यवस्थापन योजना, आयात खाड़ी योजना और सुचारु प्रचालन हेतु यथा समय अपेक्षित और घोषित कोई भी अन्य दस्तावेज शामिल हैं। दस्तावेज प्रस्तुत करने की समय-सीमा एबीजीकेसीटीएल द्वारा अग्रिम तौर पर अधिसूचित की जाएगी और तत्संबंधी कोई भी अधिसूचना प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से प्रकाशित की जाएगी।

1.10. कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार

(क). आयात-भरे हुए तथा खाली कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक की लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
		अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए
(क)	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	4 से 15 दिन तक	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(ग)	16 से 30 दिन तक	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(घ)	30 दिन से अधिक	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

(ख). निर्यात-भरे हुए तथा खाली कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक की लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
		अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए
(क)	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	8 से 15 दिन तक	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(ग)	16 से 30 दिन तक	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(घ)	30 दिन से अधिक	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

(ग). आईसीडी कंटेनर-भरे हुए और खाली

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
		अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए
(क)	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	16 से 30 दिन तक	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(ग)	31 से 45 दिन तक	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(घ)	45 दिन से अधिक	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

(घ). पोतांतरण कंटेनर-भरे हुए और खाली

क्र. सं.	विवरण	20 फुट से अधिक नहीं लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
		अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए
(क)	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	31 से 45 दिन तक	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(ग)	46 से 60 दिन तक	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(घ)	60 दिन से अधिक	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

(ङ). शट-आउट कंटेनर-भरे हुए और खाली

क्र. सं.	विवरण	20 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
		अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए	अमरीकी डालर	रूपए
(क)	1 से 15 दिन तक	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(ख)	16 से 30 दिन तक	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(ग)	30 दिन से अधिक	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

टिप्पणियाँ:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क रूकने (भंडारण) की समय अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से आरंभ होगी।
- (2). निःशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैरप्रचालन दिनों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (3). प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर जब एबीजीकेसीटीएल कंटेनरों को हटाने/की सुपुर्दगी करने के लिए तैयार नहीं होगा, उस अवधि के लिए भण्डारण प्रभार प्रोदभूत नहीं होगा।
- (4). उन पोतांतरण कंटेनरों पर, जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर के रूप में परिवर्तित कर दी गई हो, संगत आयात कंटेनरों के समान भंडारण प्रभार लगाए जाएंगे।
- (5). शट-आऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक शट-आऊट हो जाने के दिन के बाद वाले दिन से परिकलित की जाएगी।
- (6). बहुत ऊँचे तथा बहुत बड़े आकारवाले कंटेनरों के लिए, सामान्य लागू प्रभारों पर 25% अधिमूल्य लगाना होगा।
- (7). रीफर तथा खतरनाक कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना के बराबर, भण्डारण प्रभार लगाना होगा।
- (8). नीलाम कंटेनरों के मामले में, नीलाम समाप्त होने के बाद, खाली कंटेनरों के लिए, माल खाली करवाने के दूसरे दिन से खाली कंटेनरों के रूप में, भण्डारण प्रभार लागू होगा।
- (9). परित्याग किए गए कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित रूप में सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन वसूल किए जाएंगे:
 - (i). प्रेषित परित्याग का पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि प्रेषित परित्याग संबंधी ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है:
 - (क). शिपिंग लाइन, कार्गो के साथ-साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त कर लेगी और इसे वापस ले लेगी अथवा पत्तन परिसर से हटा लेगी; और
 - (ख). शिपिंग लाइन कंटेनरों की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।

- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करेंगे और दुलाई तथा उतराई की लागत वहन करेंगे। उनके निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में असफल रहने पर शिपिंग लाइंस द्वारा कार्गो खाली करने के लिए आवश्यक कार्रवाइयां पूरी करने के समय तक कंटेनर पर भंडारण प्रभार लगना जारी रहेगा।
- (iv). जब सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जब्त/कुर्क कर लिया जाता है और 75 दिन की निर्धारित अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब शिपिंग लाइंस द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करने के शर्ताधीन सीमाशुल्क के कार्गो को छोड़ने के आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगना बंद हो जाएंगे। अन्यथा, जब्त/कुर्क किए गए कंटेनरों को शिपिंग लाइन/प्रेषिती द्वारा टर्मिनल परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार कंटेनर को हटाए जाने के दिन से लगना बंद हो जाएंगे।

1.11. कूड़ा-कर्कट हटाने के लिए प्रभार

जहाज के नौतल (बोर्ड) पर एकत्रित कूड़ा-कर्कट हटाकर पोत के पास क्वेस्थल पर सुर्पुदगी करने के लिए रु.1700/- प्रति ट्रक प्रति फेरा की दर पर समेकित प्रभार देय होगा।

1.12. स्वच्छ जल आपूर्ति के लिए प्रभार

विदेशगामी पोतों के लिए स्वच्छ जल की आपूर्ति हेतु प्रति 1000 लीटर या उसके भाग के लिए 85/- रूपए वसूल किए जाएंगे, बशर्ते कि न्यूनतम प्रभार 850/- रूपए होगा।

तटीय पोतों के लिए स्वच्छ जल की आपूर्ति हेतु प्रति 1000 लीटर या उसके भाग के लिए 51/- रूपए वसूल किए जाएंगे, बशर्ते कि न्यूनतम प्रभार 510/- रूपए होगा।

खण्ड - II

2. अन्य सेवाएं

2.1. आगन्तुक प्रवेश पत्र

		वार्षिक	मासिक	दैनिक
		रूपए	रूपए	रूपए
(क)	प्रति आवेदन	162.50	65.00	13.00

233.61/07-6

2.2. वाहन प्रवेश पत्र

(a)	प्रति प्रवेश	65.00 रूपए
-----	--------------	------------

टिप्पणी:

- (1). कंटेनरों/कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए एबीजीकेसीटीएल टर्मिनल में प्रवेश/बहिर्गमन करने वाले वाहनों से वाहन प्रवेश शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

2.3. फोटोग्राफी

(क)	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	6500/- रूपए प्रतिदिन
(ख)	आयात/निर्यात किए गए माल की फोटो लेना	325/- रूपए प्रतिदिन
(ग)	चालक दल और अन्य की फोटो लेना	162.50/- रूपए प्रतिदिन
(घ)	वीडियोग्राफी (प्रचालन कार्यकलापों से संबंधित)	1950/- रूपए प्रतिदिन

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 19th January, 2007

No. TAMP/43/2006-ABGKCTL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves an interim tariff arrangement for operations of ABG Kandla Container Terminal Limited at the Kandla Port, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/43/2006 - ABGKCTL

ABG Kandla Container Terminal Limited (ABGKCTL) - - - -

Applicant

ORDER

(Passed on this 8th day of January 2007)

The ABG Kandla Container Terminal Limited (ABGKCTL) has reportedly entered into a Licence Agreement (LA) with the Kandla Port Trust (KPT) on 23 June 2006 for operation and management including necessary development, of berth nos.11 and 12 as Container Terminal on BOT basis for a period of 30 years. The ABGKCTL has filed a proposal for fixation of its Scale of Rates (SOR). The tariff proposal filed by the ABGKCTL has been registered as a "tariff case" and taken on consultation.

2. The ABGKCTL proposes to commence the operations tentatively in the first fortnight of December 2006. It has, therefore, requested to grant approval to the proposed rates provisionally to enable it to apply the tariff from the date of commencement of operations till rates are finally approved by this Authority.

3. The ABGKCTL has benchmarked its tariff with the tariff levied by its neighbouring private terminal i.e., Mundra International Container Terminal (MICT) for the purpose of fixing the *ad hoc* rate as well as the final rate. It has clarified that Kandla Port does not provide any facilities for quayside handling, transportation and handling at yard in respect of containers. The KPT only recovers wharfage and all other facilities are provided by ship / private operators. Since ABGKCTL proposes to offer composite services for container handling, and there are no rates prescribed in the SOR of the KPT for comparable facilities, it has benchmarked the container handling charges levied by the nearby private container terminal, i.e. Mundra International Container Terminal (MICT), for the purpose of fixing the *ad hoc* rate. It has reported that the container handling charges at MICT work out to Rs.3975/- for a 20 ft. container as against the proposed rate of Rs.3500/- by the ABGKCTL excluding the charges for stevedoring activities. It has requested that the rates proposed by them keeping the MICT tariff as the base may be approved on an *ad hoc* basis, subject to the adjustment when the rates are finally approved by this Authority after the usual consultation process.

4. The ABGKCTL has furnished cost statements for fixation of its tariff. The estimations of traffic, the investment level, etc., which are the key elements in tariff fixation process are yet to be firmed up by them. Both the ABGKCTL and the Kandla Port Trust are required to furnish additional information / clarification on various points specifically with reference to the traffic estimations and investment proposed. In view of the gaps in the information furnished, it will take some more time for the proposal to mature for final consideration by this Authority. Since the ABGKCTL proposes to commence the operations from January 2007, it is necessary that a tariff arrangement should be in place to enable them to operate the facilities.

5. Clause 2.12 of the revised tariff guidelines of 2005 specifies that when a new facility is commissioned or existing facilities are privatised, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at a comparable nearby port will be considered as the reference level. The relevant guideline further stipulates that a separate cost based tariff will be allowed to him right from the commencement of commercial operations, if it is established that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to him in view of a higher level of investment made. As the tariff of MICT is not notified by this Authority, it is not found appropriate to consider those rates as the base for prescribing the *ad hoc* rate at ABGKCTL.

6. It may be relevant to mention that in the recent cases of some other private terminal operators like the Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL), Chennai Container Terminal Limited (CCTL), the India Gateway Terminal Limited (IGTPL), etc., the then prevailing rates of the respective major ports i.e. Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Chennai Port Trust (CHPT) and Cochin Port Trust (COPT) were allowed to be adopted as an interim measure.

In the case of Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), since the (then) existing operations of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) were not comparable with the proposed operations by the VCTPL, it was found appropriate to benchmark the tariff with its neighbouring terminal and interim tariff was approved 10% less than the (then) tariff prevailing at the CCTL.

In case of ABGKCTL, the nearest neighbouring container terminals on the western coast which is under the regulatory jurisdiction of this Authority is Gateway Terminal of India Limited which is recently developed and commissioned. It is, however, found that the traffic and the investment levels envisaged by the ABGKCTL are almost one third of the projections made by the GTIPL. Hence, it may not be appropriate to benchmark the tariff purely on the basis of the rates approved for GTIPL. Likewise, any comparison with the other two terminals at JNPT will also be skewed due to the mere volume of containers handled and the depreciated investment.

7.1. In the meanwhile, some of the user associations have raised objection to the interim tariff level proposed by the ABGKCTL. Their main concern is that the operator proposes to commence the operations with minimum equipment to start with and hence fixation of tariff on equipment likely to be installed may be a premature exercise.

7.2. The Kandla Port Trust was requested to give the report of the outcome of its meeting with the ABGKCTL and the concerned user associations regarding fixation of *ad hoc* tariff of the container terminal to be handled by ABGKCTL along with its comment.

7.3. The Kandla Port Trust has examined the tariff proposal of the ABGKCTL in consultation with the concerned port users and furnished the report of the meeting held with the concerned users along with its comments on the proposal of ABGKCTL for interim tariff which are summarised below:

- (i). The investment proposed by the ABGKCTL is in a phased manner. The early Commercial Operation Dated (COD) would commence with only 2 mobile harbour cranes, six reach stackers and adequate number of tractor trailers; and, the second phase is likely to commence after six months with deployment of additional equipment as per the terms of the licence agreement. It has, therefore, suggested that the interim rates may be fixed in a phased manner taking into consideration the phased investment proposed by the ABGKCTL.
- (ii). In view of competitive scenario, from the nearby private ports holding 80% to 90% of the market share of the container traffic of Gujarat, the rates of the ABGKCTL should be competitive enough to attract the container volume to the Kandla port.
- (iii). It has accordingly, requested the Authority to consider the market scenario, trade feedback and the phased investment while fixing the interim tariff of the ABGKCTL.

8.1. In view of the submissions made by the KPT and also recognising the concern expressed by the user associations about the investment level estimated by the ABGKCTL, cost and investment position of ABGKCTL for six months period from January 2007 to June 2007 for which the interim tariff is fixed has been analysed.

8.2. The traffic estimates made by the KPT for the year 2006-07 is taken into consideration and adjusted on pro-rata basis for three months upto March 2007. The traffic of 2007-08 is estimated to increase by 5% as achieved by KPT in 2004-05 over the respective previous year. Accordingly, the traffic considered for the purpose of this analysis is 54250 TEUs for three months pertaining to the year 2006-07 and 56963 for April to June 2007. In view of this modification in the traffic estimation, the income estimation and the variable operating cost are also modified accordingly. The annual escalation in the cost is restricted to the Whole Sale Price Index of 4.5% reported for the year 2005-06 as considered at other private terminals/ major ports.

8.3. Based on the investment plan furnished by the ABGKCTL, the completed and commissioned assets proposed to be deployed till June 2007 are only considered in this analysis. The proposed investment of Rs. 7 crores towards marketing office in Mumbai, interest during the construction period etc., are not considered in the absence of any documentary evidence furnished by the ABGKCTL to substantiate this estimate. In case, the ABGKCTL substantiates this estimates with documentary support this decision will be reviewed while approving the final tariff.

The modified capital employed considered in our analysis for six months period is Rs.8052.19 lakhs for the year 2006-07 and Rs. 8378.39 lakhs for the year 2007-08 upto June 2007. In view of the modification in the capital investment in our analysis, the estimates of depreciation, insurance, repairs and maintenance cost, and return on capital employed has also undergone a change to that extent. Based on this analysis, it is found that the tariff level proposed by the ABGKCTL must be reduced by atleast 35%.

9.1. In view of the position explained above, and recognising the fact that the traffic and the investment, which are the key elements for determining tariff, are to be firmed up by the ABGKCTL and also bearing in mind that tariff arrangement has to be in place to enable them to commence the operations from January 2007, this Authority approves interim tariff arrangement for period of six months at 35% less than the tariff level proposed by the ABGKCTL.

9.2. The rates proposed by the ABGKCTL exclude the tariff for onboard stevedoring including lashing / unlashng and stowage planning. The LA specifically requires the licensee to perform, undertake and provide comprehensive services in connection with the Container Terminal. The KPT has also confirmed that it is the ultimate responsibility of the ABGKCTL to offer the stevedoring services and has agreed to give the Stevedoring License to ABGKCTL. The ABGKCTL has also agreed to examine the matter and come up with a suitable tariff arrangement for providing this service. However, in view of the submissions made by the KPT and the provisions of the LA, it clearly emerges that the ABGKCTL has to offer comprehensive service including the onboard stevedoring service. The *ad hoc* rate for the interim period approved now is, therefore, inclusive of onboard stevedoring services.

9.3. The interim rates approved by this Authority is attached as **Annex**. In view of the urgency projected by the ABGKCTL, the conditionalities as proposed by them are included in the interim Scale of Rates till final Order is issued. If any of these conditionalities is found to contravene the general principles followed by this Authority or the provisions of the revised tariff guidelines, then this Authority reserves the right to modify such conditionality with retrospective effect. Likewise, the interim arrangement approved now should not be construed as an incidental acceptance of the cost position reported by ABGKCTL.

9.4. The interim tariff of the ABGKCL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the Order. If it is found that actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, then the undue advantage accrued to the ABGKCTL due to such wrong estimation/ assumptions will be fully adjusted while fixing the final tariff.

10. Ordinarily, the rates approved by this Authority are implementable after allowing a lead-time. Since ABGKCTL will commence operations from January 2007, the interim tariff arrangement approved shall come into effect from immediately and remain valid for a period of six months therefrom or till the effective date of implementation of the Order (to be notified) disposing of the tariff proposal filed by ABGKCTL, whichever is earlier. By way of clarification, it is relevant here to add that the final Order will have prospective application.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT/III/IV/143/2006/Exty.]

233 GI/07-7

Annex**ABG KANDLA CONTAINER TERMINAL LIMITED****SCALE OF RATES (INTERIM)****DEFINITIONS AND CONDITIONS**

This Scale of Rates sets out the charges payable to ABG Kandla Container Terminal Limited from time to time for the use of services and facilities provided by ABG Kandla Container Terminal Limited.

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Container"** means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (ii). **"Per Day"** means per calendar day or part thereof.
- (iii). **"Per Shift"** means per period of 8 (eight) hours.
- (iv). **"Port"** means the Kandla Port Trust (KPT) whereas **"Terminal"** means the Container Terminal operated by ABG Kandla Container Terminal Limited.
- (v). **"ABGKCTL"** means ABG Kandla Container Terminal Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (vi). **"Reefer"** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.
- (vii). **"Transshipment Container"** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the ABGKCTL for the purposes of shipment on another vessel declared on a Transshipment manifest with the ultimate port destination marked on each container lodged with prior to or at the time of such a container is placed in its custody.
- (viii). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India and / or having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ix). **"Foreign-going Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (x). **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xi). **"Over Dimensional Container"** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Container and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over-Dimensional Container.
- (xii). **"FCL"** means containers said to contain Full Container Load.
- (xiii). **"ICD"** means Inland Container Depot.
- (xiv). **"LCL"** means containers said to contain Less than Full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (xv). **"Shut Out Container"** means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.

- (xvi). **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xvii). **"VIAN"** means Vessel Identification Advise Number.
- (xviii). **"ICD Container"** means containers discharged from a vessel and placed in the custody of the ABGKCTL for the purposes of loading on a Train, inside the Terminal. Also **"ICD Container"** means containers discharged from a Train inside the Terminal and placed in the custody of the ABGKCTL for the purposes of shipment on a vessel.

2. GENERAL

- (i). Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo / container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages
- (ii).
 - (a). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iv).
 - (a). Users shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the ABGKCTL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 13% p.a. The penal interest will apply to both the ABGKCTL and the users equally.
 - (c). The delay in refunds by the ABGKCTL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the ABGKCTL. This provision shall, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963, and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (v). A premium of 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers / Over Dimensional Containers over the applicable handling charges prescribed for respective categories of containers.
- (vi). Containers less than and up to 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.

- (vii). Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent to Indian rupees. For this purpose, the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessels into the Terminal (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for re-conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- (viii). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (ix). (a) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.
- (b). In case vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of ABCKCTL or any other reasons attributable to the ABGKCTL, rebate equivalent to berth hire charges payable to KPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.

3. APPLICATION

- (i). Import and Export rates shall apply when:
- (a). a loaded or empty container is discharged from a vessel, eventually delivered out of the Container Terminal; or
- (b). a loaded or empty container is received at yard, eventually is shipped.
- (ii). Transshipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto ABGKCTL's premises and remained in the custody of ABGKCTL until it is transhipped in its original status by a nominated second carrier.

SECTION - I

1. CONTAINER OPERATIONS

1.1. A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded imports / exports	2275.00	1365.00	3412.50	2047.50	4550.00	2730.00
(b).	Empty imports / exports	1820.00	1092.00	2730.00	1638.00	3640.00	2184.00
(c).	Transport to Rail Flat from CY or vice versa and lift on / lift off						
	- Loaded	650.00	650.00	975.00	975.00	1300.00	1300.00
	- Empty	650.00	650.00	975.00	975.00	1300.00	1300.00

Notes:

- (1). Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane, transport to and from quayside, lift on at CY for storage or vice versa and landing and loading the container from or to customer's vehicle and include stevedoring charges towards stowage planning, lashing / unlashng and on-board supervision.
- (2). Services in the case of item no. (c) above include transport to and from CY to rail siding and loading the container on rail flat or vice versa.
- (3). Export Containers are to be delivered to ABGKCTL for loading at least 6 hours before berthing of the vessel.

1.1.B. REBATES:

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements with the prior written permission of the ABGKCTL when the ABGKCTL equipment/s is/are not available for some reasons.

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	If the ship's gears are used for loading / unloading containers from ship to shore or vice versa	390.00	234.00	585.00	351.00	780.00	468.00
(b).	If the terminal user deploys yard to quay his own tractor-trailer for transporting containers from Container Yard to Quay or Quay to Container Yard.	195.00	117.00	292.50	175.50	390.00	234.00
(c).	If the terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa	162.50	162.50	243.75	243.75	325.00	325.00

Notes:

- (1). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

233 GI/07-8

1.2. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded	3412.50	2047.50	4550.00	2730.00	6051.50	3630.90
(b).	Empty	2730.00	1638.00	3640.00	2184.00	4836.00	2901.60

Notes:

- (1). The above charges apply to the complete cycle of transshipment. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off at CY and stevedoring charges.
- (2). Container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, containers from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (3). Any Transshipment container delivered out of ABGKCTL by road or rail shall be charged the import / export container rate.
- (4). A shut out charge as per Schedule 1.8 shall apply:
 - (i) if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
 - (ii) if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (5). The vessel on which the transshipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transshipment container is imported or else the transshipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

1.3. LIFT ON OR LIFT OFF:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded	276.25	276.25	414.40	414.40	552.50	552.50
(b).	Empty	276.25	276.25	414.40	414.40	552.50	552.50

1.4. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going	Coastal
(a).	Without landing Hatch Cover on the quay	780.00	468.00
(b).	With landing Hatch Cover on the quay	1560.00	936.00

Note: Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

1.5. SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (Restows):

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded or empty shifted by landing and reloading	682.50	409.50	1023.75	614.25	1365.00	819.00
(b).	Loaded or empty shifted without landing and reloading	2730.00	1638.00	4095.00	2457.00	5460.00	3276.00

1.6. INTERNAL TRANSPORTATION:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a)	Loaded or empty	975.00	975.00	1462.50	1462.50	1950.00	1950.00

Note:

- (1). Internal Transportation Charges apply when a container is required to be moved by a trailer within ABGKCTL upon customer's request.

1.7. REEFER RELATED CHARGES:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Pre-trip inspection (excluding the electricity charges)	227.50	227.50	227.50	227.50	455.00	455.00
(b).	Reefer-run test (excluding electricity charges)	130.00	130.00	130.00	130.00	260.00	260.00
(c).	Charges for supply of electricity including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer Yard per 4 hours or part thereof.	117.00	117.00	175.50	175.50	234.00	234.00

Notes:

- (1). Services include only plugging / unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.
- (2). PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI/Run test. The PTI/Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.
- (3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

1.8. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER

Where an Export container or a Transshipment container is shut out, the following rates shall apply:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a).	Loaded	1170.00	1755.00	2340.00
(b).	Empty	1170.00	1755.00	2340.00

Notes:

- (1). Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.
- (2). The storage charges shall be levied in terms of Schedule 1.10.

1.9. Additional Charges

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
1.	Direct Loading — Loaded / Empty	390.00	585.00	780.00
2.	Shifting of containers within the terminal including Lift on, transportation, Lift off	1625.00	2437.50	3250.00
3.	Container Cleaning Charges (High pressure water wash)	325.00	487.50	650.00
4.	Cancellation of Document (per EIR)		65.00	
5.	One door open charge Per container)		390.00	
6.	Fixing/ removal of seal (per seal)		117.00	
7.	Fixing/removal of 'Hazardous' sticker (per container)		65.00	
8.	Customs inspection within the terminal (per container)		260.00	

9.	Plugging/ Unplugging of Reefer Container (per container)	52.00
10.	Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container (per container)	1950.00
11.	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)	325.00
12.	VIA Cancellation	52.00
13.	Weighment of Trailer with or without Containers/Cargo (per weighment)	52.00
14.	POD, Size, Status or Weight Change	520.00
15.	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (charges are per 'document')	32.50

Notes:

- (1). **Direct loading** charge applies when, at the request of customers, ABGCTL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time or accepts the list of export containers that are already in CY before the cut off time but not included in the export advance list submitted before the cut off. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.
- (2). **'Shifting of container'** charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer's request for any purpose including shifting for availing any other service provided by the terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off.
- (3). **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.
- (4). **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (5). **"One Door Open" Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (6). **Fixing / Removal of Seal**
Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines. Seals shall be removed at the request of the customer.
- (7). **Fixing / Removal of 'Hazardous Sticker'**
Hazardous stickers indicating the IMCO class only shall be affixed on a container (Four Stickers) carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to ABGKCTL to undertake the said activity, within the terminal.

(8). **Customs Inspection**

The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.

(9). **Plugging / Unplugging of Containers**

The Plugging / unplugging of reefer containers on board the vessel / train / truck shall be done at the request of the customer.

(10). **Non-Declaration / Mis-declaration of Hazardous Container**

The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to ABGKCTL. The charges are for non declaration / mis-declaration of the hazardous nature and also for not furnishing the full particulars of the hazardous nature including the IMCO class, UN NO, EPS, MFAG, correct technical name, contact details of the person in case of emergency.

However, the liabilities and costs towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall be on the customer's account.

(11). **Issuance of documents**

The charge is towards Additional documents issued by the Terminal apart from the normal routine Terminal Reports (Vessel reports / yard report / reefer report etc) forwarded to the line.

(12). **Cancellation of VIA**

Cancellation of VIA applies when the VIAN allocated by ABGKCTL is subsequently cancelled on request by Vessel Operator for reasons whatsoever.

(13). **Weighment of Trailer with or without Containers / Cargo**

The service of weighment of trailers / trucks is an optional service and shall be offered at the request of the users. The charge includes issuing of the requisite certificate with the weight indicated on it.

(14). **Change of Container Status** applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by ABGKCTL.

Change of shipment status applies when:

- (i). A transshipment container in ABGKCTL premises is changed to an import container;
- (ii). An import container in ABGKCTL premise is re-exported;
- (iii). An export container is delivered out of ABGKCTL premise;
- (iv). A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice versa;
- (v). A transshipment container whose outbound VIAN is not declared prior to the berthing of the inbound carrier;
- (vi). An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hours prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.

(15). **Delay in submission of the relevant documents**

The relevant documents include Import and Export Advance Lists, Hazardous Manifests, Restows, Import Bay plans and any other document that may be required and declared in due course for smooth operations. The time limit for submission of documents will be notified in advance by ABGKCTL and any notification thereto will be carried out in consultation with users.

1.10. CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS**(a). Import - loaded and Empty Containers**

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b).	From 4 to 15 days	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(c).	From 16 to 30 days	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(d).	Beyond 30 days	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

(b). Export - Loaded and Empty Containers

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b).	From 8 to 15 days	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(c).	From 16 to 30 days	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(d).	Beyond 30 days	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

(c). ICD Containers - Loaded and Empty

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b).	From 16 to 30 days	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(c).	From 31 to 45 days	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(d).	Beyond 45 days	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

(d). Transshipment Containers - Loaded and Empty

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b).	From 31 to 45 days	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(c).	From 46 to 60 days	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(d).	Beyond 60 days	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

(e). Shut Out Containers – Loaded and Empty

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	From 1 to 15 days	1.95	87.00	3.25	145.00	4.06	181.15
(b).	From 16 to 30 days	3.90	174.00	6.50	290.05	8.13	362.75
(c).	Beyond 30 days	7.80	348.05	13.00	580.05	16.25	725.10

Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (3). Storage charge shall not accrue for the period during which ABGKCTL is not in a position to deliver / shift the containers when requested by the users.
- (4). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL / LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.
- (5). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (6). Over-High and Over-Dimensional Containers shall attract 25% premium on the normal applicable charges.
- (7). Hazardous Containers shall attract storage charge at 1.25 times the normal applicable charges.
- (8). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the storage charges as empty containers from the day following the day de-stuffing is completed.
- (9). The storage charges on abandoned containers / shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to following:
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
 - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on the container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

- (iv). Where the container is seized / confiscated by the Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to Lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line / consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

1.11. CHARGES FOR REMOVAL OF GARBAGE

A consolidated charge of Rs.1300/- per truck trip shall be payable for removal of garbage collected on board of ship and delivered at the quayside by the vessel.

1.12. CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER

For Foreign going vessel, Rs.65/- per 1000 Litres or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.650/-.

For Coastal vessel, Rs.39/- per 1000 Litres or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.390/-.

SECTION - II

2. OTHER SERVICES

2.1. VISITOR ENTRY PASS

		Yearly	Monthly	Daily
		Rs.	Rs.	Rs.
(a).	Per Application	162.50	65.00	13.00

2.2. VEHICLE ENTRY PASS

(a).	Per Entry	Rs.65.00
------	-----------	----------

Note:

- (1). The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/leaving ABGKCTL's terminal for delivery/dispatch of containers/cargo.

2.3. PHOTOGRAPHY

(a).	Film Shooting and Photography	Rs.6500/- per day
(b).	Taking Photographs of Goods Imported / Exported	Rs.325/- per day
(c).	Taking Photographs of Crews and Others	Rs.162.50 per day
(d).	Videography (related to operational activities)	Rs.1950/- per day